MALVINAS
Caja 86
Carpeta 11

Encuadramiento de las falencias y responsabilidades

Nivel político y estratégico

- MEMORANDUM – 01/04/83 – MORO – ANALISIS de las ACTIVIDADES del COATLANSUR (2)
- MEMORANDUM – 19/04/83 – LA PREFECTURA NAVAL EN EL CONFLICTO DE MALVINAS – EVALUACIÓN E INFERENCIAS
- MEMORANDUM – 29/04/83 – MORO – TEMAS SIN DESARROLLAR EN LA COMISIÓN – CUESTIONARIO A Cte OTERO y ADIESTRAMIENTO de SOLDADOS del EJERCITO
- MEMORANDUM – 04/83 – ANALISIS "PLAN ESQUEMATICO 1/82 DEL COATLANSUR
- LA RECUPERACIÓN BRITANICA DE LAS GEORGIAS DEL SUR

VELOZ

SENDERO
INDUSTRIA ARGENTINA

Nº

X

M E M O R A N D U M

PARA CONOCIMIENTO DE:
Sr. Brig. Gral. D. CARLOS A. REY

PRODUCIDO POR:
Vcom. Ruben O. MORO

BUENOS AIRES, 01 Abr 83

ASUNTO: Análisis de actividades del COATLANSUR.

TEMA 1: APRECIACION ACERCA DEL PROBABLE LUGAR DE DESEMBARCO DE LA FUERZA ANFIBIA BRITANICA.

1. El Plan Esquemático 1/82 del COATLANSUR de fecha 12 de Abril de 1982 emitido por el Vicealmirante LOMBARDO como comandante del mismo; no enuncia lugares probables de desembarco, aunque sí la capacidad del enemigo de realizar desembarcos anfibios o helitransportados y luego desembarcos administrativos de fuerzas y materiales; pero sin especificar cantidad, dimensión o lugares probables (Folio 1 del mencionado Plan Esquemático).

2. El informe personal del Vicealmirante LOMBARDO, solo menciona respecto del probable lugar de desembarco británico, que el día 9 de Mayo se le proveyó a Malvinas una capacidad al respecto enunciada por el Jefe de Inteligencia Naval, mencionando como probable zona de realización el NW de la Isla Soledad, y que SAN CARLOS se hallaba en esa posición. (Folio 113 del Informe Personal). En realidad, esta última aseveración no es exacta, ya que San Carlos es un lugar genérico debiendo haberse especificado si se trataba de la península, bahía o puerto del mismo nombre; accidentes geográficos estos dos últimos que se encuentran dentro del estrecho de SAN CARLOS; mientras que la designación "NW de la isla Soledad" infiere referencia a otros accidentes geográficos. (Ensenada del Noroeste o bahía Foul, cabo Leal, Ensenada del Norte, etc).

3. Sobre este tema, el Gral. MENENDEZ realiza con su JEM, el Gral DAHER, una apreciación acerca de los probables lugares de desembarco, concluyendo en lo siguiente:

1º) Los británicos podían desembarcar prácticamente en cualquier lugar.

2º) Que una penetración de la flota en el estrecho de SAN CARLOS no era probable, por falta de espacio de maniobra. (Un concepto aparentemente en boga dentro de nuestros tácticos navales, que luego resultó incorrecto). (Verificar)

3º) Que asignaba prioridad para el desembarque, entre otros lugares, a la boca norte del estrecho de SAN CARLOS al NW de la isla SOLEDAD, y en la "Zona de SAN CARLOS". Esto último es una contradicción aparente con lo mencionado en el inciso 2º), ya que esta zona se hallaría dentro del estrecho.

4. El día 9 de Abril se produce la visita del Valmte. LOMBARDO a Puerto Argentino, dónde es impuesto de la situación y apreciaciones. Luego estas ideas recogidas por el Valmte. LOMBARDO son enviadas al Gral. MENENDEZ en forma de directiva muy escueta, en la cual se mencionaba como lugar más probable a la zona norte de la Isla SOLEDAD (Documento informe del Gral. MENENDEZ a la Comisión CALVI, folio 5 - sobrefolio 173).

5. Luego de esto el COATLANSUR produce con fecha 12 de Abril, su Plan Esquemático (que recibe el Gral. MENENDEZ el día 26 de Abril) y en el cual se menciona lo expresado en el párrafo 1 precedente, pero sin ampliar o modificar lo expuesto por el General MENENDEZ; lo cual puede considerarse una omisión seria, teniendo en cuenta las responsabilidades propias del Comando Superior (COATLANSUR) hacia un comando subordinado (Malvinas) que no contaba con medios orgánicos idóneos en su estado mayor para realizar una correcta evaluación de un tema capital para la suerte de las armas propias.

TEMA 2: CAUSAS POR LAS CUALES NO CRUZO EL BUQUE "CORDOBA"

6. Del relato personal del Vicealmirante LOMBARDO (Folio 26), surge que luego de una visita que realizara a Malvinas acompañando al Almirante ANAYA, al regresar a BUENOS AIRES, obtiene autorización para el cruce del ELMA "FORMOSA". El "CORDOBA" no fue autorizado, debiendo el Ejército desembarcar sus baterías antiaéreas en Puerto DESEADO (Dónde el buque al parecer embistió el muelle en forma intencional, de acuerdo con informes oficiosos) junto con otro material estratégico que debería luego ser trasladado por vía aérea.

7. En el folio 68 del mismo documento, el Valmte. LOMBARDO expresa que el buque no cruzó por orden de la Junta Militar y segun su asesoramiento, ya que ante el peligro submarino se había dicho de no enviar personal o material no reemplazable.

///.-

Además el buque se demoró excesivamente en Mar del Plata y cuando estuvo listo ya se había dispuesto la Zona de Exclusión Marítima.

8. El ELMA "RIO CARCARAÑA" cruzó durante el bloqueo con víveres y otros pertrechos, luego de una "difícil decisión del Comité Militar". Este buque se hallaba en Puerto Stanley el día 1 de Mayo, esperando turno para descargar, ya que el muelle se hallaba ocupado por el ARA "BAHIA BUEN SUCESO", que servía de alojamiento a personal de la Armada.

9. Cabe destacar que es una responsabilidad de su Comando, el no haber previsto los elementos necesarios para la descarga de los buques en el muelle de Puerto Stanley (luego P. Argentino); tal como fuera hecho por la Fuerza Aérea en el Aeropuerto, dónde en 1er. término se llevaron todos los elementos necesarios para agilizar la descarga de los aviones y la fluidez del Puente Aéreo (Tractores, Forlift, Pallets, Dollys, etc.) llegándose incluso a agrandar la plataforma con las pocas planchas que pudieron ser cruzadas en los transportes navales, a efectos de permitir la operación de varios aviones al mismo tiempo. (La efectividad de este Puente Aéreo no puede ser discutida, ya que no tiene antecedentes en nuestra historia militar y constituye un éxito a nivel mundial en la historia de Post-guerra).

10. Sería interesante inquirir acerca de las causas por las cuales no se adoptaron medidas para agilizar la descarga de buques en el muelle de Puerto Argentino, y que se investigue porque el Bahía Buen Suceso demoró tanto la descarga de sus bodegas, con los medios existentes para ello.

TEMA 3: OTRAS DIFICIENCIAS DEL COATLANSUR.

Es un comandante sin convicción

11. En general, existe un respeto desmedido y paralizante en su Comandante por el enemigo, lo cual lo inhibe de emplear medios de los cuales dispone, y que mediante un empleo inteligente o audaz, hubiesen podido ser empleados con resultados positivos. La presencia de submarinos nucleares paraliza totalmente la flota, impide el cruce de buques cargueros, de las lanchas rápidas, etc. En toda guerra, los medios nunca alcanzan para cubrir sin riesgo una operación dada, sea cual fuere el potencial enemigo. Los ingleses lo demuestran en San Carlos, dónde pierden una cantidad de buques muy significativa, pero lograron el objetivo de desembarcar. Tampoco emplea el Cte. de la flota, los aviones A4 embarcados, porque "no le daba la suma de rentabilidad" dados los derribos probables y la carga de bombas de cada avión. Si la FAA hubiese hecho el mismo cálculo, no habría dañado ninguna nave enemiga, por sobradas razones técnicas, (practicamente en todos los despegues se excedieron los pesos máximos permitibles, y se aterrizaba muy por debajo de los mínimos de combustible considerados lógicos o seguros para una operación, incluso de guerra). Algunas de las argucias que el COATLANSUR podría haber utilizado, por ejemplo, serían:

1º) Utilizar masivamente barcos pesqueros para cruzar suministros.

2º) Emplear banderas ficticias en buques. (Ej.: URSS).

3º) Atacar en el momento del desembarco británico, de acuerdo con lo establecido en su misión del Plan Esquemático.

4º) Hay en realidad una enorme gama de variantes que el ingenio humano puede proporcionar, cuando se tiene vocación para ello. Puede asegurarse que el Gral SAN MARTIN jamás hubiese cruzado los Andes, para liberar otras naciones, de haber tenido los pruritos que se observan en la conducción superior del COATLANSUR. Ni que hablar de otro ejemplo naval de nuestra historia: el Combate de la Vuelta de Obligado, y en definitiva de cualquier ejemplo de la historia militar: si no se corren riesgos, no se puede ganar una batalla.

consideró en ningún momento

12. Otro item que el COATLANSUR no controló debidamente, es el referido a la Artillería de Costa. Si bien el Plan Esquemático que recibe el Gral. MENENDEZ el día 26 de Abril, menciona "dispondrá artillería terrestre en aptitud para ejecutar tiro de defensa de costas", no se explica en la concepción del EM del COATLANSUR de que forma consideraba que los medios de ejército disponibles en las islas podían desempeñar esta misión vital cumpliendo los requisitos AFA; y esa era una responsabilidad del COATLANSUR. De haber realizado la misma, los cañones de 155mm no hubiesen tenido que ser trasladados por vía aérea recién a partir del 15 de Mayo, con los riesgos y limitaciones que ello involucró.

13. Tambien deben mencionarse entre las imprevisiones, que la Agrupación Fuerza Aérea Malvinas con aviones Pucará, se le haya asignado tan solo dos tareas: "establecer un sistema de alarma y dispersión contra operaciones aéreas enemigas", y "contribuirá a proveer vigilancia sobre posibles playas de desembarco, zonas de lanzamiento y zonas de aterrizaje de helicópteros"; omitiendo tareas elementales que

///.-

los aviones debieron luego desarrollar, como "Apoyo de Fuego Cercano", "Interdicción Táctica", "Exploración y Reconocimiento Cercano" entre otras.

14. Con respecto al ejercicio del Comando, surgen deficiencias notables en el desarrollo de las operaciones, ya que no pudo - o no quiso - ejercer el control efectivo sobre el Comando Conjunto Malvinas, sabiendo por otra parte que existían problemas entre el Gral. MENENDEZ y sus generales subordinados, que podían ocasionar - y ocasionaron - problemas en el desarrollo de las acciones bélicas, terminando finalmente haciendo críticas a su propio oficial superior naval designado en el Comando Conjunto - el Contralmirante OTERO - por los pedidos que este formulaba en relación con responsabilidades del comando COATLANSUR (abastecimientos, apoyo de fuego, ataque, etc.); y coronando finalmente esta desacertada conducción con la rendición del Gral MENENDEZ, en la cual no es prácticamente consultado por éste en la toma de una resolución a la cual no podía sustraerse como superior directo y que hacía en 1er. término, al cumplimiento de la misión asignada al COATLANSUR, y a la marcha general del conflicto en 2do. término.

15. Con referencia al Comandante de la Flota de Mar, subordinada al COATLANSUR, es de hacer notar que en un momento dado el Almte. ALLARA menciona, en su declaración, que el día 1 de Mayo "... ordené el ataque aéreo" (a la flota enemiga) pero dado la hora, (los aviones no pueden decolar de noche desde el portaviones) me propuse "ejecutar el ataque el día en el crepúsculo matutino" del día 2 ... Expresa luego que en ese interin el Almte. LOMBARDO le informa que el grupo de tareas que intentaba atacar era muy superior a su grupo de tareas, y "que era un riesgo para las unidades de la flota" (aparentemente, el Almte. LOMBARDO no estaba seguro de si su subordinado sabía que la guerra era "riesgosa", y que los buques de la flota podían ser dañados). Luego expresa el Almte. ALLARA que recibió la orden de su comando de realizar un ataque "masivo y urgente antes que el enemigo se aleje". Interpreta que esa orden era para él, razón por la cual continúa con el ataque, hasta que las condiciones metereológicas lo obligan a desistir... Pero luego el Almte. LOMBARDO le aclara que la orden no era para él, sino para las unidades aeronavales... Evidentemente, estas incongruencias en la transmisión e interpretación de órdenes son relevantes, e inconcebibles, teniendo en cuenta que se estaba en guerra.

MEMORANDUM

PARA CONOCIMIENTO DE:
Sr. Brig. Gral. D. CARLOS A. REY

PRODUCIDO POR:
Vcom. Ruben O. MORO

BUENOS AIRES, 01 Abr 83

ASUNTO: Análisis de actividades del COATLANSUR.

Tema 1: APRECIACION ACERCA DEL PROBABLE LUGAR DE DESEMBARCO DE LA FUERZA AFIBIA BRITANICA.

1. El Plan Esquemático 1/82 del COATLANSUR de fecha 12 de Abril de 1982 emitido por el Vicealmirante LOMBARDO como comandante del mismo; no enuncia lugares probables de desembarco, aunque sí la capacidad del enemigo de realizar desembarcos anfibios o helitransportados y luego desembarcos administrativos de fuerzas y materiales; pero sin especificar cantidad, dimensión o lugares probables. ((Folio 1 del mencionado Plan Esquemático).

2. El informe personal del Vicealmirante LOMBARDO, solo menciona respecto del probale lugar de desembarco británico, que el día 9 de Mayo se le proveyó a Malvinas una capacidad al respecto enunciada por el Jefe de Inteligencia Naval, mencionando como probable zona de realización el NW de la IslaSoledad, y que SAN CARLOS se hallaba en esa posición. (Folio 113 del Informe Personal). En realidad, esta última aseveración no es exacta, ya que San Carlos es un lugar genérico debiendo haberse especificado si se trataba de la península, bahía o puerto del mismo nombre; accidentes geográficos estos dos últimos que se encuentran dentro del estrecho de SAN CARLOS; mientras que la designación "NW de la isla Soledad" infiere referencia a otros accidentes geográficos. (Ensenada del Noroeste o bahía Foul, cabo Leal, Ensenada del Norte, etc.)

3. Sobre este tema, el Gral. MENENDEZ realiza con su JEM, el Gral. DAHER, una apreciación acerca de los probables lugares de desembarco, concluyendo en lo siguiente:

1º) Los británicos podían desembarcar prácticamente en cualquier lugar.

2º) Que una penetración de la flota en el estrecho de SAN CARLOS no era probable, por falta de espacio de maniobra. (Un concepto aparentemente en boga dentro de nuestros tácticos navales, que luego resultó incorrecto).

3º) Que asignaba prioridad para el desembarque, entre otros lugares, a la boca norte del estrecho de SAN CARLOS al NW de la isla SOLEDAD, y en la "Zona de SAN CARLOS". Esto último es una contradicción aparente con lo mencionado en el inciso 2º), ya que esta zona se hallaría dentro del estrecho.

4. 4.) El día 9 de Abril se produce la visita del Valmte. LOMBARDO a Puerto Argentino, dónde es impuesto de la situación y apreciaciones. Luego estas ideas recogidas por el Valmte. LOMBARDO son enviadas al Gral. MENEDEZ en forma de directiva muy escueta, en la cual se mencionaba como lugar más probable a la zona norte de la Isla SOLEDAD (Docuemnto informe del Gral. MENENDEZ a la Comisión CALVI, folio 5 -sobrefolio 173).

5. 5º) Luego de esto el COATLANSUR produce con fecha 12 de Abril, su Plan Esquemático (que recibe el Gral. MENENDEZ el día 26 de Abril) y en el cual se menciona lo expresado en el párrafo 1 precedente, pero sin ampliar o modificar lo expuesto por el general MENENDEZ; lo cual puede considerarse una omisión seria, teniendo en cuenta las responsabilidades propias del Comando Superior (COATLANSUR) hacia un comando subordinado (Malvinas) que no contaba con medios orgánicos idóneos en su estado mayor para realizar una correcta evaluación de un tema capital para la suerte de las armas propias.

2do. Tema: CAUSAS POR LAS CUALES NO CRUZO EL BUQUE "CORDOBA".

6. Del relato personal del Vicealmirante LOMBARDO (Folio 26), surge que luego de una visita que realizara a Malvinas acompañando al Almirante ANAYA, al regresar a BUENOS AIRES, obtiene autorización para el cruce del ELMA "FORMOSA". El "CORDOBA" no fué autorizado, debiendo el Ejército desembarcar sus baterías antiaéreas en Puerto DESEADO (Dónde el buque al parecer embistió el muelle en forma intencional, de acuerdo con informes oficiosos) junto con otro material estrtégico que debería luego ser trasladado por vía aérea.

7. En el folio 68 del mismo documento, el Valmte. LOMBARDO expresa que el buque no cruzó por orden de la Junta Militar y segun su asesoramiento, ya que ante el peligro submarino se había dicho de no enviar personal o material no reemplazable. Además el buque se demoró excesivamente en Mar del Plata y cuando estuvo listo ya se había dispuesto la Zona de Exclusión Marítima.

8. El ELMA "RIO CARCARAÑA" cruzó durante el bloqueo con víveres y otros pertrechos, luego de una "difícil decisión del Comité Militar". Este buque se hallaba en Puerto Stanley el día 1 de Mayo, esperando turno para descargar, ya que el muelle se hallaba ocupado por el ARA"BAHIA BUEN SUCESO", que servía de alojamiento a personal de la Armada.

9. Cabe destacar que es una responsabilidad de su Comando, el no haber previsto los elementos necesarios para la descarga de los buques en el muelle de Puerto Stanley (luego P.Argentino); tal como fuera hecho por la Fuerza Aérea en el Aeropuerto, dónde en 1er. término se llevaron todos los elementos necesarios para agilizar la descarga de los aviones y la fluidez del Puente Aéreo (Tractores, Forlift, pallets, Dollys, etc.), llegándose incluso a agrandar la plataforma con las pocas planchas que pudieron ser cruzadas en los trabsportes navales, a efectos de permitir la operación de varios aviones al mismo tiempo. (La efectividad de este Puente Aéreo no puede ser discutida, ya que no tiene antecedentes en nuestra historia militar y constituye un éxito a nivel mundial en la historia de Post-guerra.)

10. Sería interesante inquirir acerca de las causas por las cuales no se adoptaron medidas para agilizar la descarga de buques en el muelle de Puerto Argentino, y que se investigue porque el Bahía Buen Suceso demoró tanto la descarga de sus bodegas, con los medios existentes para ello.

3er. Tema: OTRAS DEFICIENCIAS DEL COATLANSUR.

11. En general, existe un respeto desmedido y paralizante en su Comandante por el enemigo, lo cual lo inhibe de emplear medios de los cuales dispone, y que mediante un empleo inteligente o audaz, hubiesen podido ser empleados con resultados positivos. La presencia de submarinos nucleares paraliza totalmente la flota, impide el cruce de buques cargueros, de las lanchas rápidas, etc. En toda guerra, los medios nunca alcanzan para cubrir sin riesgo una operación dada, sea cual fuere el potencial enemigo. Los ingleses lo demuestran en San Carlos, dónde pierden una cantidad de buques muy significativa, pero lograron el objetivo de desembarcar. Tampoco emplea el Cte. de la flota, los aviones A4 embarcadaos, porque "no le daba la suma de rentabilidad" dados los derribos probables y la carga de bombas de cada avión. Si la FAA hubiese hecho el mismo cálculo, no habría dañado ninguna nave enemiga, por sobradas razones técnicas.(practicamente en todos los despegues se excedieron los pesos máximos permisibles, y se aterrizaba muy por debajo de los mínimos de combustible considerados lógicos o seguros para una operación, incluso de guerra). Algunas de las argucias que el COATLANSUR podría haber utilizado, por ejemplo, serían:

1º) Utilizar masivamente bar os pesqueros para cruzar suministros.

2º) Emplear banderas ficticias en buques. (Ej.: URSS).

3º) Atacar en el momento del desembarco británico, de acuerdo con lo establecido en su mision del Plan Esquemático.

4º) Hay en realidad una enorme gama de variantes que el ingenio humano puede proporcionar, cuando se tiene vocación para ello. Puede asegurarse que El Gral SAN MARTIN jamás hubiese curzado los Andes, para liberar otras naciones, de haber tenido los pruritos que se observan en la conducción superior del COATLANSUR. Ni que hablar de otro ejemplo naval de nuestra historia: el Combate de la Vuelta de Obligado, y en definitiva de cualquier ejemplo de la historia militar: si no se corren riesgos, no se puede ganar una batalla.

12. Otro item que el COATLANSUR no controló debidamente, es el referido a la Artillería de Costa. Si bien el Plan Esquemático que recibe el Gral. MENEDEZ el día 26 de Abril, menciona "dispondrá artillería de terrestre en aptitud para ejecutar tiro de defensa de costas", no se explica en la concepción del EM del COATLANSUR de que forma consideraban que los medios de ejército disponibles en las islas podían desempeñar esta misión vital cumpliendo los requisitos AFA; y esa era una responsabilidad del COATLANSUR. De haber realizado la misma, los cañones de 155 mm no hubiesen tenido que ser trasladados por vía aérea recién a partir del 15 de Mayo, con los riesgos y limitaciones que ello involucró.

13. Tambien deben mencionarse entre las imprevisiones, que a la Agrupación Fuerza Aérea Malvinas con aviones Pucará, se le haya asignado tan solo dos tareas: "establecer un sistema de alarma y dispersión contra operaciones aéreas enemigas", "contribuirá a proveer vigilancia sobre posibles playas de desembarco, zonas de lanzamiento y zonas de aterrizaje de helicópteros"; omitiendo tareas elementales que los aviones debieron luego desarrollar, como "Apoyo de Fuego Cercano", "Interdicción táctica", "Exploración y Reconocimiento Cercano" entre otras.

14. Con respecto al ejercico del Comando, surgen deficiencias notables en el desarrollo de las operaciones, ya que no pudo -o no quiso- ejercer un control efectivo sobre el Comando Conjunto Malvinas, sabiendo por otra parte que existían problemas entre el Gral. MENEDEZ y sus generales subordinados, que podían ocasionar -y ocasionaron- problemas en el desarrollo de las accionesbélicas, terminado finalmente haciendo críticas a su propio oficial superior naval designado en el Comando Conjunto -el Contralmirante OTERO- por los pedidos que este formulaba en relación con responsabilidades del comando COATLANSUR (abastecimientos, apoyo de fuego, ataque, etc.); y coronando finalmente esta desacertada conducción con la rendición del Gral Menendez, [redacted]

15. Con referencia al Comandante de la Flota de Mar, subordinada al COATLANSUR, es de hacer notar que en un momento dado el Almte. ALLARA meciona, en su declaración, que el día 1 de Mayo "...ordené el ataque aéreo" (a la flota enemiga) pero que dado la hora, (los aviones no pueden decolar de noche desde el portaviones) mepropuse "ejecutar el ataque el día en el crepúsculo matutino" del día 2... Expresa luego que en ese interin el Almte. LOMBARDO le informa que el grupo de tareas que intentaba atacar era muy superior a su grupo de tareas, y "que era un riesgo para las unidades de la flota" (aparentemente, el Almte. Lombardo no estaba seguro de si su subordinado sabía que la guerra era "riesgosa", y que los buques de la flota podían ser dañados). Luego expresa el Almte. ALLARA que recibió la orden de su comando de realizar un ataque "masivo y urgente amtes que el enemigo se aleje." Él Interpreta que esa orden era para él, razón por la cual continúa con el ataque, hasta que las condiciones meteorlógicas lo obligan a desistir... Pero luego el Almte. LOMBARDO le aclara que la orden no era para él, sino para las unidades aeronavales... Evidentemente, estas incongruencias en la transmisión e interpretación de órdenes son relevantes, [illegible] e inconcebibles, teniendo en cuenta que se estaba en guerra.

M E M O R A N D U M

PARA CONOCIMIENTO DE: PRODUCIDO POR:

BUENOS AIRES, 19 de Abril de 1983

ASUNTO: LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA EN EL CONFLICTO MALVINAS - EVALUACION E INFERENCIAS

ANTECEDENTES

1. La P.N.A., en ejercicio de las funciones de policía que le competen, gestionó ante el Comando en Jefe de la Armada, la posibilidad de destacar personal y medios a las Islas Malvinas despues del 2 de Abril de 1982.

2. A tal efecto, el COATLANSUR ordena el traslado al Teatro de Operaciones "Malvinas", del los guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS" y PNA G-83 "RIO IGUAZU"; disponiéndose luego el despliegue de los avuones "Short Skyvan" PA-54 y PA-50; como así tambien un Helicóptero "Puma" PA-12. Las aeronaves mencionadas realizaron el cruce sin coordinarlo con las autoridades de la FAA (CAE-CRA) despegando a tal efecto desde el Aeródromo de "Río Grande".

3. Los medios de Prefectura tenían como mision inicial el ejercer el poder de policía en el mar territorial y zona contigua y estudiar el asentamiento de la futura prefectura de las islas.

4. Debida a la situación conflictiva que se vivió, el Comandante de la Guarnición Militar MALVINAS dispueso que los medios de Prefectura cumpliesen una serie de tareas en distintos sectores de las islas, no específicos de la repartición.

5. Los dos guardacostas cruzaron durante la imposición del bloqueo dispuesto por los británicos, el día 13 de Abril, arribando a la bahía de Puerto Argentino a las 01.50 hs.; quedando de inmediato a órdenes del Componente Naval Malvinas (CONIVAS).

6. Las actividades realizadas por ambas embarcaciones en el Teatro de Operaciones fueron:

17 Abr: Escolta pesquero "FORREST" desde Puerto DARWIN, el cual trasladaba material bélico.
20 Abr: Practicaje y guía en aguas minadas al bueque "FORMOSA" a su arribo a Puerto Argentino.
21 Abr: Reconocimiento de costas.
22 Abr y días posteriores: Reconocimiento de bahías y caletas, patrullajes diversos en busqueda de probables lugares de desembarco de comandos británicos; traslado de comandos propios a diversos lugares de las islas, piquete radar desde bahía GORRION para detectar incursiones de buques enemigos, reconocimientos, etc.
26 Abr: Practicaje y guía del buque "RIO CARCARAÑA", en aguas minadas.
01 May: El GC-82 es atacado en Bahía de la ANUNCIACION por un helicóptero Sea King enemigo que le infrige daños y una baja, siendo repelido por accionar de la ametralladora de 12,70 de dotación del guardacostas.
06 May: Traslado de comandos de Infantería de Marina a una probable zona ocupada por comandos enemigos, y brindar seguridad a helicópteros PUMA de Ejército que transportaban 60 comandos de esa fuerza.
22 May: En oportunidad de transportar baterías de 105 mm de Ejército, es atacado el PG 83 por aviones Harrier, que le infrigen daños y 4 bajas (1 muerto y 3 heridos) pero uno de los aviones enemigos es derribado por acción de las ametralladoras 12,7 del guardacostas; que quedó fuera de servicio emicado en la costa, salvando así su cargamento que llegó luego a destino.
26 May El personal del GC-83 pasa al Apostadero Naval a cubrir servicios de guardia en objetivos directos de responsabilidad de la Armada.

Tareas permanentes o semi-permanentes durante toda la campaña:
Patrullajes diurnos y nocturnos en navegación sigilosa, piquete radar, escucha en frecuencias rentables de comunicaciones enemigas, traslado de buzos tácticos arrojando explosivos en la bahía (en previsión de incursiones de hombres-rana enemigos), traslados varios.

CONCLUSIONES

1º) Se cruzaron sin novedad dos embarcaciones durante el bloqueo.

2º) Se cumplieron una gran variedad de misiones de guerra, en la cual se sufrieron bajas y se produjeron bajas al enemigo.

3º) Durante toda la extensión del conflicto, cada Guardacostas navegó 1500 millas náuticas, y ninguno de ellos fué hundido, si bien uno quedó fuera de servicio embicado en la costa, el otro terminó la campaña operando.

4º) Se cumplieron misiones de responsabilidad de la ARA, más allá de la responsabilidad y misión de la Prefectura Naval.

INFERENCIAS

8. Debe inferirse de lo expuesto, que la P.N.A. cumplió con eficiencia e incluso con heroismo misiones que no le son propias por su naturaleza legal como Fuerza de Seguridad.

9. Dado que los guardacostas eran las únicas embarcaciones disponibles por la fuerza naval propia en el Teatro de Operaciones Malvinas, quedaron subordinadas al componente naval, quien le asignó una gran variedad de misiones y tareas propias para personal y material militar de la Armada.

10. La actividad desarrollada por los guardacostas, es un ejemplo real que prueba la factibilidad que tuvo la Armada, de desplazar buques de guerra al Teatro de Operaciones Malvinas; dónde hubieran prestado una utilidad significativa al desarrollo de las operaciones, de haberse dispuesto su traslado.

11. El peligro submarino pudo y debió ser burlado por naves de nuestra flota, con grandes probabilidades de éxito, si se lo hubiese intentado principalmente con unidades navales aisladas y de porte mediano o pequeño. La guerra impone siempre el asumir riesgos y la pérdida de personal y material, pero es la única forma de lograr objetivos militares ante un enemigo inteligente. Con seguridad si se hubiese corrido el riesgo de burlar el bloqueo británico con naves de nuestra Armada, éstas habrían llegado a las islas, aún considerando la posibilidad que alguna de ellas pudiera ser hundida durante el cruce. Tal lo hecho por los buques de ELMA, el remolcador "Yeuin" y los guardacostas de nuestra PNA; que burlaron el bloqueo sin ser atacados.

M E M O R A N D U M

PARA CONOCIMIENTO DE: PRODUCIDO POR:

BUENOS AIRES, 20 de Abril de 1983

ASUNTO: MOVIMIENTOS DE BUQUES PROPIOS QUE BURLARON EL BLOQUEO BRITANICO DURANTE EL CONFLICTO.

13 Abr A las 01.50 y 01.55 hs. arriban a Puerto Argentino los Guardacostas PG-82 "ISLAS MALVINAS" y PG-83 "RIO IGUAZU".

20 Abr Arriba a Puerto Argentino el buque ELMA "FORMOSA".

26 Abr Arriba a Puerto Argentino el buque ELMA "RIO CARCARAÑA" con personal de la Cruz Roja Internacional en misíon de buque hospital. Transporta entre otros elementos planchas de aluminio para la pista. Este buque no puede completar la descarga por hallarse el muelle ocupado por el "Formosa" y existir deficiencias portuarias e imprevisiones en tal sentido.Tambien se encuentra el ARA "BUEN SUCESO"como alojamiento de personal, en esos momentos, ocupando el muelle.

01 May Llega a Puerto Argentino el Remolcador "YEHUIN", desplegado de USHUAIA para facilitar las tareas portuarias.

01 May El buque "RIO CARCARAÑA" es desplegado al estrecho de San Carlos, debido a la situación imperante. Luego lo hará el "Buen Suceso". Ambos buques debieron permanecer en Puerto Argentino, dónde las defensas eran más aceptables que en otros puntos de las islas. Fueron atacádos en el estrecho, más tarde. (El Carcarañá destruído, elBuen Suceso F/S/-)

01 May El buque Formosa regresa, a traves del bloqueo, al continente, sin otro problema que el haber sido atacado por un avión propio, por error.

En el resto del conflicto no se intenta burlar el bloqueo.

NOTA: Surge una deficiencia por parte del CONIVAS (Componente Naval Malvinas) respecto de la decisión de mover los buques de la bahía Stanley; y una deficiencia por parte de COATLANSUR al no prever los medios necesarios para la descarga rápida de buques en el muelle de Puerto Argentino, responsabilidad compartida tambien por el CONIVAS.

Sería tambien deseable averiguar cuantos días permaneció el "Bahía Buen Suceso" ocupando el muelle de Puerto Argentino, obstaculizando la tarea de descarga de los buques de apoyo logístico.



M E M O R A N D U M

PARA CONCIMIENTO DE:

Sr/ Brig.Gral D. CARLOS A REY

PRODUCIDO POR:

Vcom. Ruben O. MORO

BUENOS AIRES, 29 de Abril de 1983

ASUNTO: Temas aun no debidamente desarrollados por la Comisión.

Cuestionario Sr. Contralmirante OTERO

1. El Sr. Contralmirante OTERO se desempeñó durante el período previo al conflicto, como Jefe de Operaciones Navales, teniendo a su cargo la conducción del Operativo "ALFA" en GEORGIAS DEL SUR; y como autoridad directa del Servicio de Transportes Navales, responsable del traslado del grupo de trabajadores de Davidoff que izara la bandera argentina en Puerto Leith, produciendo el hecho desencadenante del conflicto.

2. Durante el conflicto, fué destinado a la Guarnición Militar Malvinas, donde se desempeñó como Jefe del Componente Naval del Comando Conjunto del General MENENDEZ. En el desempeño de estas funciones, tuvo que intervenir en los siguientes asuntos; que interesan a la comisión:

1º) Requerimientos formulados por su intermedio al COATLANSUR referentes al ámbito de la Armada. (Lanchas rápidas, artillería de costa, etc.)

2º) Desplazamiento de los buques de ELMA desde el continente a Malvinas, y desde Puerto Argentino al estrecho de San Carlos (Caso del hundimiento del Río Carcarañá y Bahía Buen Suceso)

3º) Idem, respecto del hundimiento del buque ARA "Isla de los Estados".

4º) Empleo de los medios de la P.N.A. en Malvinas.

5º) Apreciaciones en el empleo de los medios de la flota de mar.

6º) Forma en que se desarrollaron las tareas de descarga de buques en el muelle de P.Argentino. Medios disponibles, tiempos de descarga, permanencia del "Buen Suceso"en el muelle de P. Argentino, etc.

Adiestramiento de soldados de Ejército enviados a MALVINAS

3. Uno de los factores que más ha impactado a la opinión pública nacional es el hecho del escaso adiestramiento de soldados enviados a Malvinas, en particular los pertencientes a la clase 1963. En tal aspecto, ya existen publicaciones y libros que han tratado en forma casi exclusiva este tema, habiéndose formado algunas organizaciones similares a la de las "Madres de Plaza de Mayo" que irán probablemente ampliando sus actividades y reclamos conforme se vaya aproximando la entrega del poder por parte del PRN a las autoridades constitucionales, o bien conforme sea infiltrada con objetivos políticos.

4. Esta circunstancia, si bien no tiene una relevancia militar significativa, si la tiene en términos psico-sociales, y puede afirmarse con sobrados elementos de juicio, que en el futuro la Comisión será juzgada en gran parte, por su consideración a este tema, poniendo así en tela de juicio todos los procedimientos de la misma.

5. Por otra parte, el soslayar el tratamiento de temas de esta naturaleza -ya sea en forma conciente o inconciente- suele producir reacciones muy desfavorables para con las FF.AA. que afectan su prestigie e imagen ante la opinión pública, lo cual es un objetivo permanente de la subversión.

6. Al respecto, sería conveniente ahondar el análisis de este tema, y determinar la responsabilidades que eventualmente correspondan.

M E M O R A N D U M

PARA CONOCIMIENTO DE:

PRODUCIDO POR:

BUENOS AIRES, de Abril de 1983

ASUNTO: Análisis del Documento "PLAN ESQUEMATICO Nº 1/82" del Comandante del COATLANSUR.

1. Este documento ha sido confeccionado en forma correcta teniendo en cuenta que se trata de un plan esquemático de campaña.

2. Un plan esquemático se confecciona con el propósito de expresar preliminarmente una intención operacional, sin llegar a un grado de detalles muy amplio; y no pone una operación en ejecución.

3. El Plan Esquemático normalmente debe anticiparse a un Plan de Campaña o a un Plan de Operaciones, que son los documentos naturales que completan el planeamiento de un determinado nivel de comando. En este caso ese planeamiento complementario no existió.

4. En caso de no haber tiempo material para la confección de los dos documentos mencionados en el proceso de planeamiento de comando (Plan Esquemático - Plan de Operaciones/Plan de Campaña) lo que corresponde hacer es emitir el documento que pone en marcha las operaciones, es decir, los dos mencionados en segundo término, prescindiendo del plan esquemático.

5. Los planes esquemáticos son emitidos con algunas de las siguientes intenciones:

1º) Facilitar el planeamiento a los comandos de niveles inferiores.

2º) Obtener de un superior una aprobación preliminar, antes de seguir con el proceso de planeamiento en desarrollo.

3º) Obtener la adjudicación de medios para determinados empleos.

4º) Proporcionar información operativa a un comando superior.

6. Como se observa, ninguna de estos propositos contempla la finalidad de poner operaciones en marcha.

7. Además de lo expresado en materia de teoría del planeamiento, en la faz práctica el Plan Esquemático 1/82 del Coatlansur ha adolecido de las siguientes deficiencias:

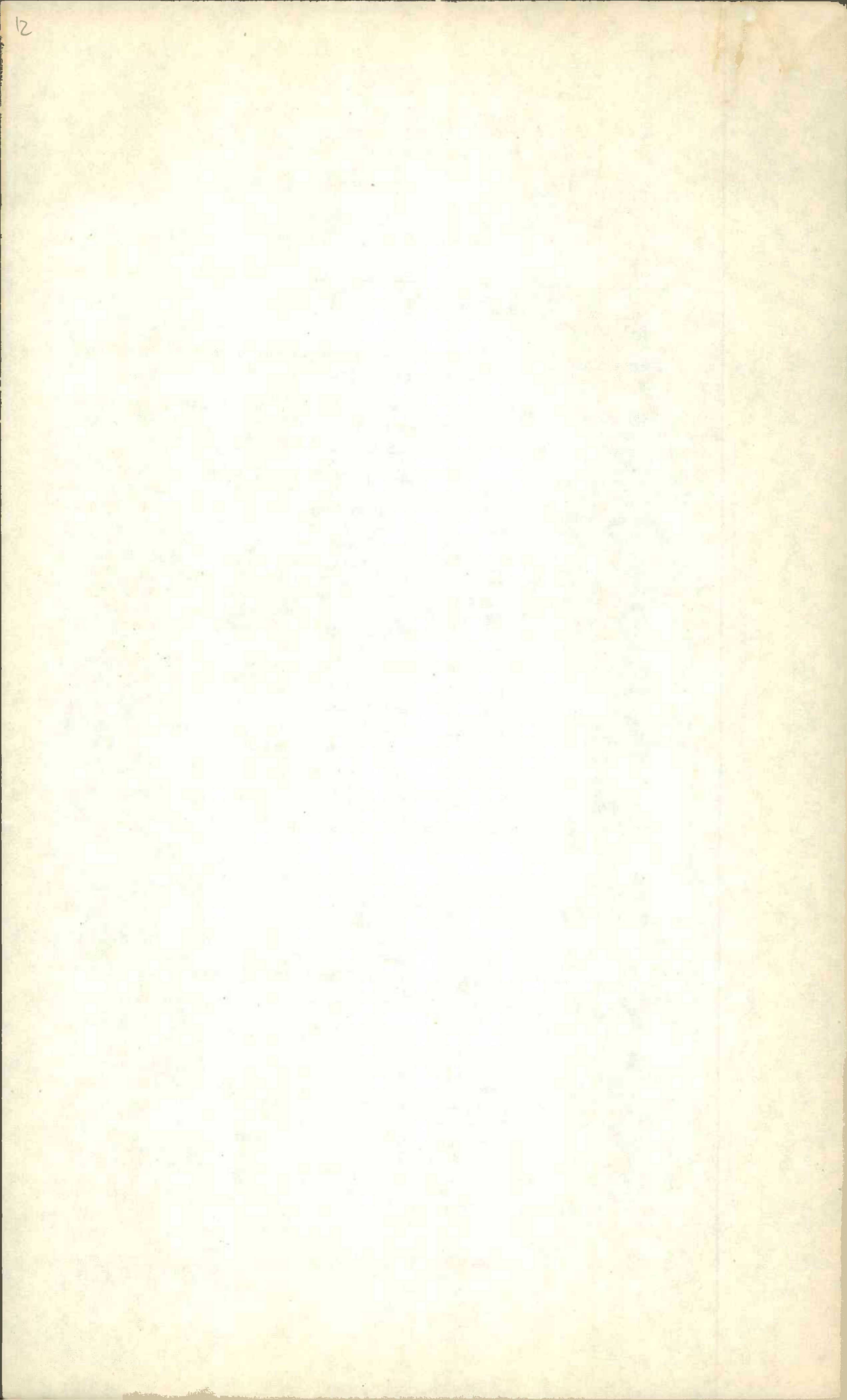
1º) Confeccionado (segun fecha) el 12 Abr 82, recién es recibido por el comando subordinado (Jefe Guarnición Militar Malvinas) el día 26 de Abril, lo cual es absolutamente inexcusable teniendo en cuenta:

a) La importancia de las operaciones e intereses nacionales en juego.

b) La cantidad de medios disponibles para su envío, en particular los del puente aéreo.

2º) Pese a ser un comando conjunto, no se aprecia la intervención de oficiales de otras fuerzas, lo cual hubiese evitado las observaciones hechas por la FAA en su nota de fecha 19 Abr 82.

3º) En el aspecto mencionado en inciso precedente, hay una omisión grave de comando en la asignación de tareas a la Agrupación Ejército Malvinas (Pág. 2, apartado a) (3), al asignarle la tarea de efectuar con artillería de campaña tiro de defensa de costa; sin tener en cuenta las limitaciones naturales del ejecutor para el cumplimiento de


12

tiro de artillería de este tipo; y que habría de tener serias consecuencias durante el desarrollo de las operaciones bélicas, al no disponerse de medios en Malvinas para rechazar el fuego naval enemigo hasta la llegada de los cañones SOFMA de 155 mm. Ello pudo y debió evitarse con una eficaz acción de planificación de comando que evidentemente no existió; pues de haber aplicado a la tarea mencionada el Principio Militar Fundamental, en particular el análisis AFA, habría surgido inmediatamente esta deficiencia, en oportunidad aún de ser superada.

CONCLUSIONES

8. De lo expuesto precedentemente, puede concluirse que el planeamiento del COATLANSUR es pasible de las siguientes observaciones:

1º) Es incompleto, ya que a continuación del Plan Esquemático se debió emitir el Plan de Operaciones; y en caso de no haber tiempo para ello, se debió emitir solamente este último documento.

2º) No fué remitido a tiempo al comando subordinado, lo cual sumado a lo expuesto precedentemente, fué motivo que afectó la planificación propia del Comando Conjunto Malvinas, con los inconvenientes que de ello se derivaron.

3º) Pese a tratarse el COATLANSUR de un comando conjunto, no se observa en su Estado Mayor la presencia de oficiales de otras fuerzas, lo cúal ha sido causa de serias deficiencias en su confección, tales como las mencionadas en la nota de la FAA de fecha 19 Abr 82; y la no previsión del envío oportuno de artillería de costa a las islas.

4º) En general puede determinarse que las fallas del planeamiento son propias de la falta de un adecuado ejercico del comando y conducción por parte del COATLANSUR.

13

CONCLUSIONES

así como la Exclusión

Cte. F.A.S.

d. 4 - Su accionar independiente y retincencia a prestar colaboración al Cte. del Teatro, como a proveer información para intercambio de evaluación de operaciones efectuadas, afectaban la efectividad y provocaban interferencias mutuas, lo que dió motivo a la creación del CEOPECON, aunque este organismo no logró encauzar su accionar individualista, que siguió la misma línea de conducta.

- Realizar AS unilateral, que independientemente de los éxitos reales alcanzados, creaba falsas espectativas en la O.P.

e. 5 - Efectuar gravísimos cargos para las otras FF.AA. en un memorandum al Cte. J. FAA, el que aunque posterior al conflicto, hace referencia al accionar en el mismo y tomó estado público en 1982.

F.A.S.

1 a. - Empleó sus medios según un concepto doctrinario de una conducción ~~totalmente~~ independiente del CTOAS, ~~liberando su propia guerra al~~ seleccionar sus propios blancos, determinando oportunidades, y decidiendo por sí las acciones correspondientes sin mostrar una decidida voluntad de coordinación.

2 b. - El empleo de la F.A.S. en sus acciones sobre MALVINAS estuvo supeditado a personales criterios de análisis de los requerimientos efectuados por el Comando Militar Conjunto.

3 c. - En las operaciones de ataque cumplidas desde el continente, MALVINAS no pudo ejercer ningún tipo de control sobre los mismos por la falta absoluta de información sobre objetivos, demoras, cancelaciones etc, con el agravante de la posterior falta de información sobre los resultados.

- ~~Se pretendió controlar ataques a 400 o más millas desde las bases terrestres.~~

Rebatir cada uno de estos puntos

LA RECUPERACION BRITANICA DE LAS GEORGIAS DEL SUR (1)

60. El gobierno de GB necesitaba la recuperación de las Georgias no sólo por razones militares, sino también por razones de orden político: el Gabinete de Crisis quería evitar el "síndrome de Suez" en que la opinión británica podría dividirse y la moral del personal de las FF. de Tareas disminuiría.-

61. El ministro explicó que era necesario hacer algo internacionalmente y para el propio pueblo británico. Una vez tomadas las Georgias proporcionaría una base segura fuera del alcance de la FAA para atacar las Islas Malvinas y proveería a la F.T. un lugar protegido para reabastecimiento y mantenimiento. Al mismo tiempo se daría a los políticos, al pueblo y a las tropas un éxito temprano que eminentemente era necesario.

El [illegible] del [illegible] le [illegible] al jefe de la [illegible] Georgias no sería defendida. Si los ingleses atacan Uds se rinden

62. Por su parte, el Cte. del TOAS estimaba que ante la imposibilidad de prestar ningún apoyo importante, debía empeñar efectivos reducidos, tanto en personal como en material, puesto que si había reacción británica, ellos se perderían irremisiblemente. La defensa debía ser honorable, produciendo bajas al enemigo pero sin necesidad de llegar al exterminio de la propia fuerza.

63. El nuevo Comandante designado recibió ordenes "verbales" del Cte TOAS sobre la rendición y las consecuencias que ello le acarrearía de acuerdo con el C.J.M., ~~pero así debería obrar~~.

64. El relevo del Cte., de personal y refuerzo de material fué enviado con el Submarino A.R.A. SANTA FE, unidad que estaba a punto de ser radiada por su vejez y fundamentalmente el estado de las baterías que le permitían pocas horas de inmersión.

65. A pesar de ello, la misión del SANTA FE era dejar el personal, recibir los relevos, salir y estacionarse en un área de patrulla mientras pudiera, aguantar, de 3 a 6 días, iniciando acciones ofensivas solo despues que fuera atacado el personal de tierra. Se demuestra otra vez la intención de la REPUBLICA ARGENTINA de aparecer como agredida y no agresora.

66. Cuando el SANTA FE arriba[redacted] a su destino, ya los británicos estaban en el área. Como ellos no habían atacado, el Submarino no podía hacerlo. Con gran pericia pudo burlarlos y llegó a Grytviken, desembarcó los relevos el 25 de abril a primera hora y comenzó la retirada para tratar de hacer toda la maniobra nocturna. Los británicos ya estaban alertados y lo atacaron y averiaron y posteriormente se hundió.

---

(1) Ver detalles de esta operación en Exptes:

15

67. De las acciones en tierra hay análisis completo en la Armada. Es evidente que las posibilidades del personal argentino eran ~~mínimas~~ [limitadas]. La posición no se llegó a organizar cuando comenzó el ataque británico, debiendo rendirse ~~para no ser exterminado~~ [sin combatir en], cumpliendo la directiva recibida.

Las ~~acciones~~ [capitulación] de Leith, analizadas en detalle en la Armada, se realizan ~~ante la imposibilidad de ejercer~~ resistencia.

68. <u>El accionar británico</u>.

La tropa de invasión era de 110 I.M. y 70 SAS embarcados en el petrolero Tidespring, el Destructor Antrim y el Buque Polar Endurance.

El 21 de abril el Antrim se aproximó a las Georgias a 10 millas de distancia, con nevadas y mar tormentoso.

A las 0700 Hs. tres patrullas de SAS de 4 hombres cada una fueron trasladadas a 5 helicópteros desembarcando en el glaciar Fortuna, 20 millas distantes de Grytviken. Esa zona fué recomendada por los científicos del B.A.S. que se encontraban en la isla, aunque tuvieron que ser reembarcados en la mañana por el estado riguroso del tiempo.

69. El 24 de abril los SAS desembarcaron en Stromness Bay entre Grytviken y Leith. Sabían que aviones C130 realizaban vuelos de reconocimiento y que había un submarino argentino en las inmediaciones.

70. El 25 a las 0630 tres helicópteros del Antrim encontraron y atacaron al submarino SANTA FE, que navegaba en superficie desde Grytviken, lanzando cargas de profundidad y misiles que le causaron daño. A las 1000 Hs. helicópteros del Brilliant y del Endurance renovaron el ataque con misiles Sea Skua.

El SANTA FE amarró averiado en Grytviken dejando grandes manchas de petróleo y un herido en las piernas.

71. A 1240 Hs. 75 I.M. británicos desembarcaron escalando las laderas de los montes que rodean Grytviken, mientras el Antrim y el Plymouth efectuaban fuego de barrera con granadas de 4,5".

72. A 1400 Hs. estaban en las alturas sobre Grytviken pudiendo observar qu la guarnición argentina solicitaba la rendición. Hubo 137 prisioneros argentinos. El Cte. de Grytviken rindió solo esa plaza y no las Georgias.

73. En Leith, que era también atacada, su Cte. se negaba a rendir su guarnición. Fué visitado por la mañana por el Antrim y destacamentos del SAS, haciéndolo cuando se le aceptó agregar al documento de rendición que lo había hecho ante fuerzas numéricamente muy superiores.